

le tracé de ce chemin de fer. On pourrait aussi parler de choses relatives à l'emplacement de la voie, qui ont été discutées durant l'élection de Saint-Jean. Je m'occuperai d'un ou deux de ces incidents, pour faire voir le plongeon que le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc ont fait relativement à cette question. L'honorable M. Emmerson a fait à Saint-Jean un discours, le 11 février, quatre ou cinq jours avant l'élection. J'ai ici son discours et je puis en faire des citations.

Il a déclaré que M. Wainwright, du chemin de fer du Grand Tronc, était devenu un directeur de la compagnie qui possède le chemin entre Chipman et Norton, et il a ajouté qu'il était autorisé à dire que le chemin de fer du Grand Tronc avait des intérêts dans le chemin, et que la compagnie du Grand Tronc et le gouvernement avaient l'intention de construire le chemin de Chipman à Norton et du côté est du port de Saint-Jean, que c'était le programme bien arrêté du gouvernement et de la compagnie. M. Emmerson a fait cette déclaration et M. Pugsley a fait aussi la même déclaration en exposant les vues du gouvernement immédiatement avant l'élection. Presque en même temps le gérant, M. Hays, du chemin de fer du Grand Tronc, a pris part à la discussion qui se poursuivait, et il a écrit au maire de Saint-Jean une lettre dans laquelle il lui disait qu'une lisière de terrain, le long du port de Saint-Jean, devait être réservée en faveur du chemin de fer du Grand Tronc Pacifique. M. Hays, évidemment, ignorait, quand il a écrit cette lettre, que la ville de Saint-Jean ne possède pas un frontage sur le côté est du port, et, pendant que M. Emmerson déclarait au peuple de Saint-Jean qu'il allait descendre sur le côté est de Chipman à Norton et par le chemin de fer Intercolonial, M. Hays demandait un frontage sur le côté ouest du port, indiquant que le chemin devait être construit de ce côté-là.

Ils étaient déterminés à racoler des votes par n'importe quel moyen. Mais, malheureusement pour eux, M. Hays dans sa lettre au maire, a raconté une histoire qui diffère du discours que fit dans le même temps M. Cameron dans la salle de l'Opéra. Et puis la question a un autre aspect. Mon honorable ami de Queens, N.-B., peut, je n'en ai aucun doute, traiter cette question avec connaissance de cause; il la connaît mieux que moi. Mais il n'y a qu'un jour ou deux,

M. Tweedle, en discutant des questions de chemins de fer dans la législature du Nouveau-Brunswick, a déclaré que le gouvernement provincial n'avait pas l'intention d'accorder aucune subvention pour le chemin de fer entre Frédéricton et Chipman, parce qu'il était presque certain qu'il allait faire partie du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et qu'il n'était pas nécessaire que le gouvernement du Nouveau-Brunswick accordât une subvention pour sa construction. Il est facile d'apprendre par le discours de M. Emmerson, par la lettre de M. Hays, par les paroles de M. Tweedle, comment on a tiré parti là-bas du projet du Grand Tronc Pacifique, afin de faire croire à chaque homme du Nouveau-Brunswick que le chemin de fer allait passer à sa porte. Cela va créer un courant de critique en sens contraire dans le Nouveau-Brunswick. Il circulera d'un côté à l'autre de la province et s'arrêtera à Moncton, car le gouvernement, en dépit des déclarations de ses amis, déclare qu'aucun changement n'est fait au tracé du chemin de fer et que, par conséquent, il se rend à Moncton. Le gouvernement dans l'adresse parle du contrat du Grand-Tronc-Pacifique et des modifications projetées. J'ai déjà fait allusion à ces choses.

Le discours du Trône dit que le chemin de fer du Grand Tronc a assumé de grandes obligations à ce sujet. J'admets que je suis incapable d'approuver cette déclaration parce que c'est une question que nous avons étudiée très attentivement à la dernière session du parlement, et je n'ai jamais été capable de savoir des plus ardents partisans de la Compagnie du Grand Tronc qu'elle avait assumé quelque obligation relativement à la construction de cette ligne, sauf la garantie des obligations pour payer vingt-cinq pour cent du coût de la construction des sections traversant les prairies et les montagnes. Il est vrai que le président du chemin de fer du Grand Tronc a déclaré à ses actionnaires d'Angleterre que la compagnie du Grand Tronc ne placerait pas un denier dans l'entreprise. Je n'ai jamais pu savoir que la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc eût assumé quelque obligation relativement à ce projet, excepté celle de garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique au montant de vingt-cinq pour cent du coût des sections des prairies et des montagnes. Je ne discuterai pas les